

STASIUN KERETA API EKSEKUTIF CERME DI GRESIK

TUGAS AKHIR

Untuk memenuhi sebagian persyaratan dalam memperoleh
Gelar Sarjana Teknik (S – 1)

JURUSAN TEKNIK ARSITEKTUR



Diajukan Oleh :

MUHAMMAD AKHYADIN

0551010041

**FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
UNIVERSITAS PEMBANGUNAN NASIONAL "VETERAN"
JAWA TIMUR**

2011

TUGAS AKHIR

STASIUN KERETA API EKSEKUTIF CERME DI GRESIK

dipersiapkan dan disusun oleh

MUHAMMAD AKHYADIN

0551010041

telah dipertahankan di depan Tim Penguji

pada tanggal 29 Juli 2011

Pembimbing Utama

Penguji

Ir. Lily Syahril, MT

NIP. 19550908 199103 1 00 1

Dr. Ir Pancawati Dewi, MT

NPT. 3 6705 94 0033 1

Pembimbing Pendamping

Ir. Sri Suryani Yuprapti Winasih, MT

NPT. 19670722 199303 2 00 2

Ir Erwin Djuni Winarto, MT

NPT. 3 6506 99 0166 1

Ir. Syaifuddin Zuhri, MT

NPTY. 19621019 199403 1 00 1

Tugas Akhir ini telah diterima sebagai salah satu persyaratan

untuk memperoleh gelar Sarjana (S – 1)

Tanggal : 18 Agustus 2011

Dekan Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan

Ir. Naniek Ratni JAR., M.Kes.

NIP. 19590729 1986030 2 00 1

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Alat transportasi adalah salah satu sarana yang digunakan oleh masyarakat dalam melakukan perpindahan dari satu tempat ke tempat yang lain. Seiring dengan perjalanan waktu dan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, maka berkembang pula teknologi dalam transportasi. Terutama perkembangan transportasi yang ada di kota-kota besar di Indonesia seperti kota Jakarta yang merupakan kota terbesar di Indonesia, dan juga kota Surabaya yang merupakan kota terbesar kedua yang ada di Indonesia. Selain beberapa kota besar lainnya seperti Medan, Semarang, Jogjakarta, dan beberapa kota besar lain yang ada di Indonesia dengan kepadatan penduduk dan kendaraan yang sangat tinggi.

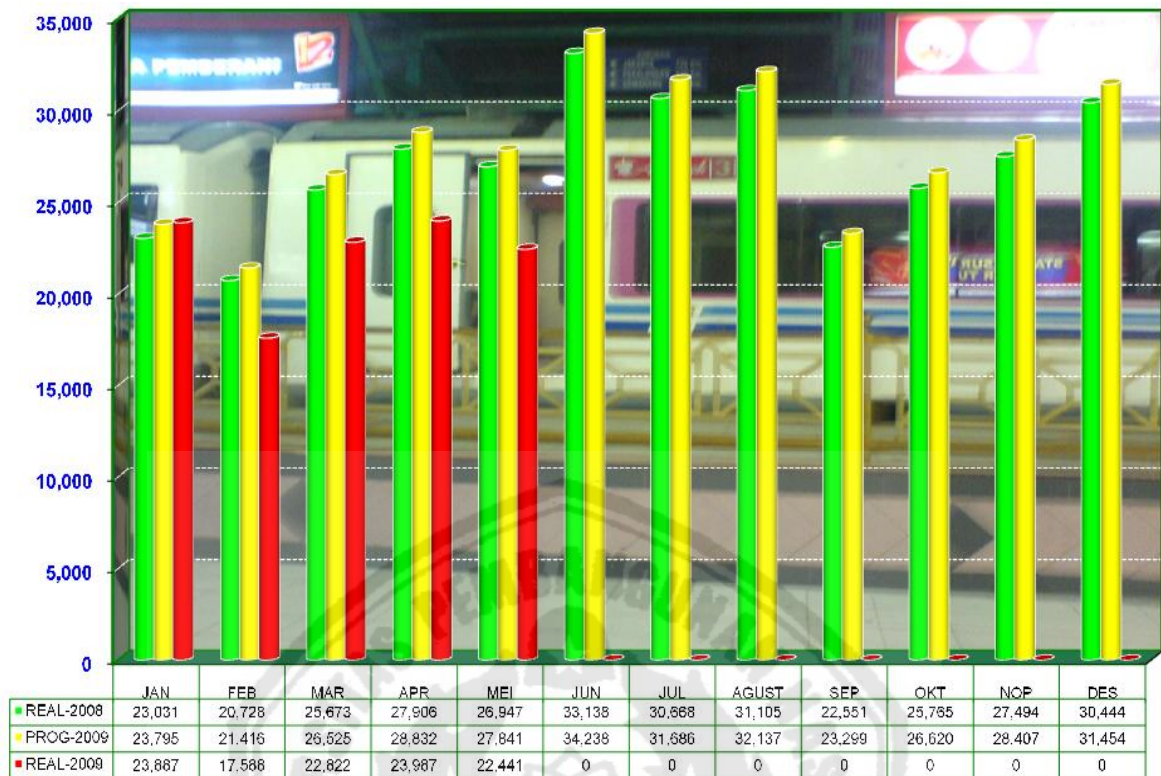
Kabupaten Gresik termasuk Propinsi Jawa Timur, dengan letak geografis 7°-8° Lintang Selatan dan 112°-113° Bujur Timur. Luas wilayah Kabupaten ini 1.192,25 Km². Kabupaten Gresik sebelah utara berbatasan dengan Laut Jawa, Sebelah Timur berbatasan dengan Selat Madura dan Kota Surabaya, sebelah selatan berbatasan dengan Kab. Mojokerto dan Kab. Sidoarjo, sebelah barat berbatasan dengan Kab. Lamongan. Jumlah penduduk kab. Gresik tahun 2006 sekitar 1.309.549 jiwa dengan pertumbuhan penduduk 11,11 %. Sektor industri, perdagangan dan pertanian merupakan kontributor utama dalam struktur PDRB Gresik dari tahun ke tahun. Nilai nominal PDRB 2006 adalah sebesar 12,7 triliun. pada kenyataannya, sektor industri memberikan sumbangan terbesar terhadap kinerja perekonomian Kabupaten Gresik dengan angka kontribusi terbesar 47,32%, kemudian disusul sektor Perdagangan, hotel dan restoran serta sektor pertanian. Di Gresik terdapat tiga industri besar yaitu: PT. BHS dengan produknya yang berupa sarung, kopiah dengan merek yang terkenal yaitu Atlas yang menguasai pangsa pasar sarung di Indonesia, juga terdapat industri semen PT. Semen Gresik yang salah satu pabriknya berada di Tuban, Jawa Timur dan Industri pupuk PT. Petrokimia Gresik, adanya industri tersebut cukup menyerap tenaga kerja yang bekerja di wilayah industri tersebut. Keunggulan industri membuat sektor itu memberikan sumbangan terbesar terhadap

PDRB wilayah ini. Di Gresik juga terdapat industri kerajinan rotan, industri anyaman, bordir dan industri tikar bawean yang terletak di Kecamatan Bawean. Karena wilayah yang kurang subur untuk bercocok tanam di Gresik tidak mengandalkan pertanian sebagai unggulannya. Sementara sektor yang tetap dijadikan primadona oleh masyarakat Gresik adalah budi daya tambak. Komoditas tambak yang dikembangkan di Gresik yaitu udang windu payau, udang windu tawar, kepiting, bandeng umpan dan kerapu. Gresik memiliki satu Pelabuhan Umum dan enam dermaga khusus milik swasta (PT Petrokimia Gresik, PT Semen Gresik, PT Smelting, PT Kawasan Industri Maspion, PT PJB UP Gresik, PT UPMS V / Asphalt Plant) selain sebuah dermaga khusus bongkar muat batubara milik PT Gresik Jasa Tama.

Di era globalisasi saat ini dimana perkembangan kabupaten Gresik sangatlah pesat baik dalam hal sarana maupun prasarana, dan pertumbuhan penduduk yang terus meningkat. Sehingga pihak pemerintah mengambil suatu kebijaksanaan dengan cara mengurangi atau mengalihkan beban transportasi angkutan jalan raya dan lebih mengaktifkan transportasi kereta api sebagai angkutan transportasi darat alternatif.

Angkutan transportasi kereta api memiliki ciri-ciri : misal, aman, nyaman, dan relatif murah serta cepat. Yang mana diharapkan mampu berperan didalam mengatasi permasalahan transportasi dan memenuhi tuntutan kebutuhan angkutan transportasi manusia yang semakin padat. Ini dibuktikan bahwa jumlah penumpang kereta api mulai 22 Desember 2008 sampai 4 Januari 2009 mencapai 426.678 orang. Jumlah ini naik 10 persen dibandingkan tahun lalu, yaitu 388.914 orang. Jumlah itu keseluruhan dari penumpang Kereta Api ekonomi, eksekutif dan bisnis yang berangkat dari Stasiun Pasar Turi Surabaya. Dalam upaya peningkatan sarana Stasiun Kereta Api mengenai kebutuhan ruang maupun fasilitas dan kualitas pelayanannya, maka dari pihak PT. KAI mempunyai gagasan untuk mengembangkan stasiun – stasiun yang ada di Indonesia, dimana nantinya dapat meningkatkan kualitas sarana dan prasarana sehingga dapat menunjang kelancaran transportasi di kota – kota besar. Oleh sebab itu maka sarana perkereta apian perlu mendapatkan perhatian khusus agar dapat memenuhi sasaran yang telah ditetapkan. (sumber : data DAOP VIII Surabaya)

Tabel 1.1. Perbandingan penumpang eksekutif



(Sumber: data dari stasiun pasar turi)

Melihat dari keadaan itulah maka perlu adanya suatu usaha untuk bisa setidaknya menanggulangi sedikit ataupun banyak masalah mengenai penumpang kereta api eksekutif yang ada di Kabupaten Gresik. Berlatar dari kondisi diatas, kemudian banyak bermunculan gagasan untuk membuat sebuah stasiun kereta api eksekutif di Kabupaten Gresik, sehingga dapat mengurangi kepadatan penumpang di Kota Surabaya ini dikarenakan tidak cukupnya daya tampung yang ada dan tidak representatif baik dari fisik bangunan maupun sarana dan fasilitas yang ada di Stasiun Pasar turi maupun Stasiun Gubeng. Akibat grafik penumpang eksekutif yang naik 10% tiap tahunnya dan pada musim libur / lebaran naik hingga 109%. Untuk mewujudkan Stasiun khusus penumpang kereta api eksekutif, mengingat belum adanya pemberhentian kereta api eksekutif di Kabupaten Gresik dan Lamongan. (Berdasarkan analisa wawancara dengan Bpk. Herijanto Widodo KEPALA SUB SEKSI SDM DAOP VIII Surabaya, dan Bpk. Yudi, Kepala Tata Usaha Stasiun Besar Pasar Turi Surabaya). Mengantisipasi perkembangan wilayah barat yg cukup pesat (perkembangan penduduk di Gresik), adanya stadion bertaraf Internasional.

Jadi nantinya permasalahan penumpang kereta api eksekutif baik di Kota Surabaya maupun di Kabupaten Gresik dan Lamongan dapat diatasi. Juga tidak dilupakan bahwa stasiun kereta api eksekutif ini akan menjadi sesuatu yang menarik baik dari segi visual (bangunan) maupun sarana dan prasarana sehingga fungsi stasiun sebagai sarana transportasi juga benar-benar dapat terpenuhi.

1.2 Tujuan Perancangan

Adapun tujuan dirancangnya bangunan ini, adalah :

- Untuk meningkatkan layanan yang prima terhadap masyarakat atau penumpang kereta api Eksekutif dalam menggunakan transportasi cepat melalui darat.
- Mengangkat image PT. Kereta Api Indonesia.
- Menjawab keinginan para penumpang di Kabupaten Gresik dan Lamongan, sehingga dapat menikmati suasana nyaman dan aman.

1.3 Batasan dan Asumsi

1. Batasan

- Data perencanaan ini / konsep ini dibatasi hanya untuk bangunan 1 massa, terdiri dari ruang tunggu khusus eksekutif beserta sarana dan prasarana pendukungnya.
- Perencanaan bangunan berupa bangunan khusus eksekutif.
- Tidak menghilangkan identitas yang ada di kawasan maupun wilayah tersebut.

2. Asumsi

- Stasiun buka setiap hari :
Senin – minggu 07.00 – 21.00 WIB
- Merupakan stasiun terminal / awal - akhir
- Dari segi perencanaan bangunan, stasiun ini dilengkapi oleh fasilitas kenyamanan dan keamanan yang bersifat standard internasional. Sehingga dapat memenuhi fungsi ruang Eksekutif yang sesungguhnya.

Tabel 1.2. jadwal angkutan Kereta Api Eksekutif Stasiun Pasar Turi Surabaya

Kereta Api	Jurusan	Jam Keberangkatan	Jam Kedatangan
Argo anggrek	Gambir	08.00	20.00
Sembrani	Jakarta kota	18.30	07.02
Argo anggrek	Gambir	20.00	08.00
Rajawali	Semarang tawang	14.00	13.27

(Sumber: data dari stasiun pasar turi)

1.4. Tahap Perancangan

Perancangan dengan menggunakan metode analisa sintesa, dengan melalui tiga tahapan sebagai berikut :

1. Tahap pertama yaitu tahap identifikasi masalah mencari isu dan fenomena tentang kebutuhan bangunan stasiun.
2. Tahap kedua yaitu tahap yang menganalisa data faktual tentang kegiatan waiting room dan pendukungnya, meliputi perencanaan aspek fungsi ruang dan aspek visual, serta penampilan yang menunjukkan ekletisisme.
3. Tahap selanjutnya merupakan sintesa atau kesimpulan tentang pokok permasalahan yang dapat digunakan sebagai pendekatan konsep untuk selanjutnya menuju konsep dasar perencanaan.

Secara keseluruhan merupakan cara memperoleh data untuk mempermudah dalam melakukan analisis – sintesis yang akan menjadi landasan pada pembahasan masalah.

Cara memperoleh data yaitu :

- a. Pengamatan / observasi terhadap obyek yang terkait dengan bangunan transportasi khususnya untuk kegiatan perkereta apian, baik itu secara langsung maupun tidak

langsung. Kegiatan yang secara langsung yaitu peninjauan ke tempat seperti Stasiun balapan dan stasiun lain yang representatif untuk ruang tunggu kereta api VIP, serta pengambilan gambar

bangunan luar maupun dalam pada bangunan tersebut.

- b. Studi literatur yaitu mempelajari hal-hal yang berhubungan dengan ruang tunggu eksekutif khususnya dengan berstandarkan internasional.
- c. Pengumpulan data dari PT. Kereta Api Indonesia dan buku literatur
- d. Wawancara yaitu mengadakan wawancara / interview dengan pihak – pihak terkait baik langsung maupun tidak langsung.

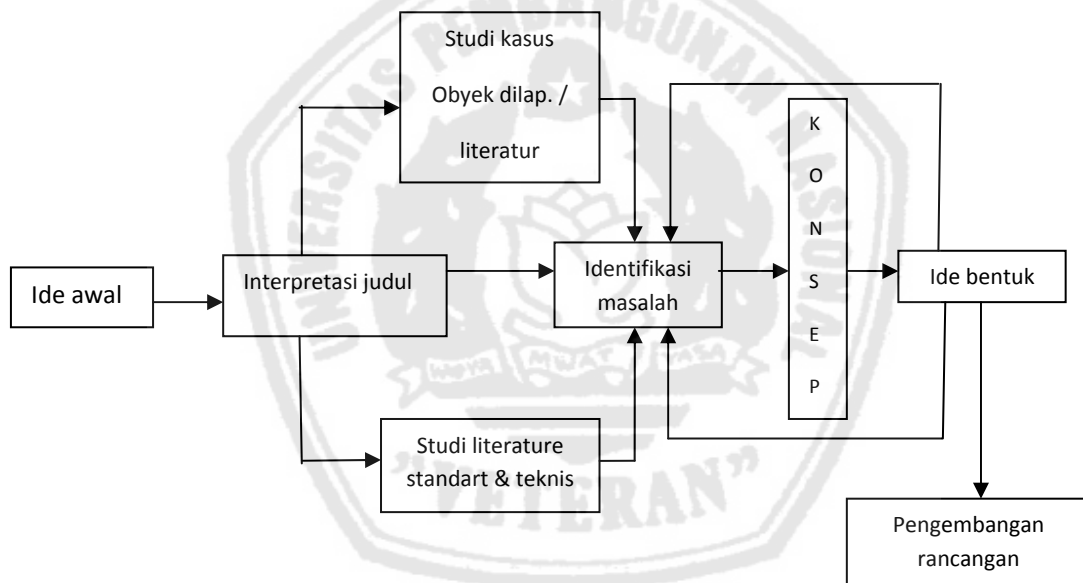


Diagram 1.1. Tahapan Perancangan Stasiun Kereta Api Eksekutif Pasar Turi Di Surabaya

(Sumber: Hasil analisa pribadi,2009)

1.5. Sistematika Laporan

Dalam laporan ini terdapat beberapa pembahasan untuk mendapatkan pengertian serta pemahaman materi, maka penyajian proposal ini menggunakan sistematika, sebagai berikut :

1. BAB I PENDAHULUAN

Pendahuluan, berisi tahapan-tahapan mulai dari latar belakang pemilihan judul, tujuan perancangan, batasan dan asumsi rancangan, dan tahap perancangan

beserta dengan uraian penjelasan dari tiap tahapannya yang menjelaskan secara rinci isinya. Dikarenakan banyaknya permasalahan kenyamanan dan keamanan bagi penumpang kereta api Eksekutif. Maka disini ingin memberikan wadah bagi penumpang khusus kereta api eksekutif yang dapat menampung dalam ruang lingkup yang lebih luas. Lalu batasan dan asumsi yang digunakan dalam perancangan nantinya. Juga tahapan perancangan dari mulai proses interpretasi judul sampai pada proses aplikasi pada rancangan gambar.

2. BAB II TINJAUAN OBYEK PERANCANGAN

Tinjauan Obyek Perancangan, mulai dari tahap pengertian judul yang berisi pengertian tentang pusat pengembangan kreativitas dan pengertian anak jalanan itu sendiri yang kemudian disimpulkan menjadi suatu pengertian baru dari rancangan. Tahap studi literatur yang berisi tentang segala data dari bermacam jenis literatur yang digunakan sebagai data penunjang yang berkaitan dengan rancangan. Tahap tinjauan obyek perancangan yang berisi dua obyek studi kasus sejenis secara fungsi dan aktivitas yang digunakan sebagai acuan yang membantu rancangan nantinya, dari hasil analisa dan perbandingan yang dilakukan pada studi kasus. Tahap kesimpulan studi, lingkup pelayanan yang menjelaskan pembatasan pelayanan rancangan, serta aktivitas kebutuhan ruang dan perhitungan luasannya yang menguraikan secara rinci kebutuhan ruang yang diperlukan untuk kemudian dihitung secara pasti luasan yang dibutuhkan.

3. BAB III TINJAUAN LOKASI PERANCANGAN

Membahas dan menggambarkan secara lebih terperinci tentang lokasi yang akan digunakan. Menjabarkan tinjauan lokasi rancangan, latar belakang pemilihan lokasi, penetapan lokasi perancangan, data fisik lokasi, potensi bangunan sekitar, serta aktifitas dan fasilitas persyaratan teknis dan standarisasi.

4. BAB IV ANALISA PERANCANGAN

Analisa Perancangan, isinya sudah mengarah ke arah lebih lanjut yaitu mulai dari analisa sampai dengan gambaran secara abstrak tentang konsep perancangan yang akan dibuat. Seperti dari mulai analisa ruang beserta hubungannya, analisa aksesibilitas, view, kebisingan, iklim, potensi daerah sekitar.

Sampai dengan diagram abstrak yang kurang lebih menggambarkan secara abstrak konsep bentukan atau lay out.

